

À Bordeaux le 10 mars 2015

Conseil Régional d'Aquitaine

à l'attention de transport-voyageurs@aquitaine.fr

BORDEAUX

OBJET : Propositions de Vélo-Cité pour assurer la complémentarité des déplacements TER-vélo sur les lignes Arcachon-Bordeaux et Agen-Bordeaux

Lors de la réunion qui s'est tenue le 26 janvier dernier en présence de la SNCF (Réseau et Mobilité) et des associations d'usagers, la problématique du transport des vélos dans les TER a été évoquée. Comme il nous l'a été demandé, cette note présente les solutions préconisées par Vélo-Cité pour satisfaire au mieux les besoins des usagers cyclistes des TER.

Préambule :

Vélo-Cité regrette très vivement que le choix des nouveaux TER qui a été fait n'ait pas permis d'augmenter la capacité de transport des vélos mais de la diminuer. Après avoir favorisé la montée des vélos avec les rames permettant de suspendre les vélos, le nouveau système ne semble pas répondre aux attentes des usagers, tout en étant moins sécuritaire (1 sangle pour 3 vélos).

Pour Vélo-Cité, ce choix démontre l'absence de politique vélos concertée avec les TER de la Région Aquitaine.

Alors que la Région doit répondre aux enjeux du développement durable, ce manque de politique volontariste nous paraît particulièrement dommageable pour le futur.

La région doit se doter au plus vite d'un plan vélo articulé autour de son réseau de TER.

Pour apporter des solutions pour garantir les déplacements vélos des usagers TER qui le souhaitent à partir du matériel roulant disponible, Vélo-Cité propose dans un premier temps de bien identifier l'ensemble des problématiques et la diversité des situations des usagers. Ce diagnostic permettra d'apporter dans un second temps des réponses appropriées aux besoins de déplacement vélo, en diversifiant de manière pertinente les offres de stationnement, de transport vélo et d'intermodalité train-transport en commun.



Adresse postale
16 rue Ausone
33000 Bordeaux

Tél
05 56 81 63 89

Site
<http://www.velo-cite.org>

Courriel
bordeaux@fubicy.org

Permanences
Jeudi de 17H30 à 19H00

1. Des TERs en limite de capacité aux heures de pointe

1.1 Deux problématiques distinctes

Deux situations doivent être traitées séparément : les déplacements réguliers d'actifs dits pendulaires, et les déplacements de loisir et de tourisme type cyclo-tourisme. **Le plan vélo de la région devra différencier ces deux problématiques.**

1.1.1 Les déplacements pendulaires

Le TER comme mode de transport domicile-travail associé au vélo est victime de son succès. Aux heures de pointes les lignes Arcachon-Bordeaux et Agen-Bordeaux sont saturées dans le sens entrant à Bordeaux en début de matinée et sortant en fin d'après-midi. Les emplacements vélos en nombre très insuffisant (entre 6 et 12) ne permettent pas à tous les usagers de transporter leur vélo dans les conditions autorisées.

Outre la forte fréquentation par les voyageurs, le problème est aggravé par les difficultés de la SNCF à mobiliser un nombre de rames TER suffisant, avec pour conséquences la sous-composition fréquente des TERs (1 rame au lieu de 2) et des suppressions de train.

Dans ces conditions, le transport des vélos sur ces lignes lors des pics de fréquentation représente une source de tensions croissante. Les conflits se situent entre les cyclistes et les contrôleurs d'une part, puisque tous les vélos ne peuvent être accrochés dans les règles, et entre les usagers cyclistes et non cyclistes d'autre part, certains considérant que les vélos occupent une place qui devrait être réservée aux seuls passagers.

1.1.2 Le cyclotourisme

L'été voit les tensions sur les heures de pointes « semaine de bureau » s'apaiser avec les vacances scolaires. Elles se retrouvent cependant les week-end en matinée et fin d'après-midi, les TERs étant très fréquentés pour faire du tourisme hors de la ville, sur le bassin d'Arcachon et à vélo notamment. Le TER rend en effet accessible des destinations qui seraient autrement trop éloignées ou pour lesquelles la liaison n'est pas aménagée pour le vélo (absence de piste cyclable entre Bordeaux et Arcachon par exemple).

Les promenades à vélo sont souvent organisées en groupe (en famille ou entre amis) et avec du matériel spécifique (remorques, sacoches, etc.) ou des vélos atypiques (couchés, tandem, etc.), pouvant être encombrants.

Dans ce cas, le vélo n'est plus à considérer comme un mode de déplacement pouvant être substitué par un autre, mais comme une forme d'écotourisme et de pratique sportive.

Les enjeux du transport des vélos sont donc spécifiques à chacune de ces situations.

1.2 Identifier les enjeux des déplacements TER-vélo

1.2.1 L'enjeu de l'intermodalité

Dans les objectifs de développement durable, permettre aux travailleurs de se déplacer autrement qu'en voiture solo est primordial, même pour les personnes résidentes hors de l'agglomération de leur lieu de travail.

Le TER présente le coût, la rapidité et le confort nécessaire pour cela. Encore faut-il se rendre jusqu'aux gares. Le vélo permet d'étendre considérablement le champ d'attractivité d'une gare, une grande distance pouvant être parcourue en un temps raisonnable.

Lorsqu'à la fois le domicile et le lieu de travail sont éloignés de la gare, le transport du vélo permet de faciliter l'intermodalité, comme cela est constaté sur les lignes TER.

L'enjeu est donc ici de **permettre à tous les usagers qui le souhaitent de continuer à se rendre au travail en combinant vélo et train sans désagrément pour les usagers non cyclistes.**

La Région pourra notamment mener **une étude approfondie des solutions mises en place dans les pays européens** (Pays Bas, Belgique, Danemark, etc.) **et les régions** (Alsace notamment) ayant déjà été confrontés à cette problématique.

1.2.2 Un enjeu social et touristique

Le vélo permet de visiter de manière autonome des espaces de loisir et naturels éloignés du lieu de vie. Le transport des vélos dans les TERs permet un tourisme de proximité pour une catégorie de la population qui n'a pas les moyens de partir loin ou de financer d'autres moyens de transport. Permettre cette intermodalité est donc **avant tout un enjeu social.**

Il s'agit également d'un **enjeu économique** pour les activités liées au tourisme **et culturel** pour la valorisation du patrimoine régional.

Des enquêtes auprès des professionnels du tourisme des zones concernées et une concertation avec les communes dans lesquels ce tourisme représente un enjeu important permettront de mieux évaluer l'impact économique que représenterait une baisse du cyclo-tourisme.

2. Élaborer des solutions adaptées aux usagers

Vélo-Cité reconnaît les difficultés posées par le transport des vélos dans les TER aux heures de pointe. Au vu des différentes problématiques et des enjeux associés, Vélo-Cité souhaite que les **réponses** à ce problème soient **multiples et adaptées aux besoins des usagers.**

2.1 Mesurer les besoins et choisir d'y répondre

Dans ce but, il est essentiel d'identifier des profils d'usager cycliste du TER en fonction de leur usage du vélo.

Pour cela, la Région devra mener une enquête auprès des usagers. Cette enquête pourra prendre la forme d'un questionnaire papier (distribué dans les trains) et informatique (diffusé aux abonnés et via les associations d'usagers) portant sur :

- la ou les ligne(s) fréquentées, le mode d'abonnement, les jours et horaires d'utilisation
- les distances parcourues avant et après les gares
- le but du déplacement (loisirs/ professionnel)
- la régularité du transport du vélo
- l'intermodalité déjà pratiquée en dehors du transport du vélo dans le train (vélo/ transport en commun/ marche/ voiture)
- le type de vélo (classique, pliant, électrique, autre)
- etc.

Si la Région porte un projet cohérent visant à développer l'intermodalité TER-Vélo, **Vélo-Cité se proposera de l'accompagner dans l'état des lieux des pratiques.**

Nous pourrions par exemple tester auprès de nos adhérents le questionnaire mis au point par les services de la Région afin d'en vérifier l'efficacité, puis participer à l'élaboration des profils permettant de mettre en évidence les solutions à mettre en œuvre.

Si l'échantillon de réponses au questionnaire est suffisant pour être statistiquement représentatif, cela permettra également de quantifier chaque profil d'usager.

Les **opérations de comptage des vélos dans les trains** (déjà réalisées) sont par ailleurs essentielles pour bien définir les périodes et les trajets sur lesquelles le transport des vélos pose réellement problème (dans chaque sens de la ligne, l'un étant souvent plus fréquenté que l'autre).

Des **comptages des vélos dans les gares en journée et la nuit** permettront également d'évaluer si l'offre de stationnement est satisfaisante et supporterait une augmentation liée à certaines restrictions du transport des vélos et à l'augmentation de la fréquentation des TERs.

2.2 Mettre en place un panel de solutions adaptées à la variété des situations rencontrées

Vélo-Cité souhaite moduler les solutions classiquement mises en œuvre (en Aquitaine et ailleurs).

– Augmenter la capacité de transport des vélos en saison touristique

Réserver un espace conséquent pour répondre au besoin de transport des vélos de cyclotourisme en période touristique (vacances et week-ends) est l'unique solution pour Vélo-Cité et d'autres associations de cyclotourisme (Association Vélo Toulouse) permettant de répondre à ce problème.

La capacité de transport doit être suffisante au regard de la fréquentation mise en évidence par les comptages et les enquêtes auprès des utilisateurs, et tenir compte du fait que ces vélos sont souvent plus encombrants (tandems, remorques, etc.).

Cela peut prendre la forme d'un fourgon aménagé à l'image des trains InterLoire, ou d'une partie de voiture TER dégagée de sièges.

– Augmenter l'offre de stationnement des vélos en gares.

L'offre de stationnement sécurisé à proximité des gares doit être correctement dimensionnée et adaptée à la demande pour permettre aux usagers de laisser leurs vélos la nuit sans craindre les vols et les dégradations. Dans ces conditions, certains usagers pendulaires pourront laisser un vélo à chaque gare, comme cela se pratique beaucoup dans les pays voisins (Pays Bas, Belgique, Danemark).

Selon la taille de la gare, des locaux sécurisés (ex : parc de la gare Saint Jean de Bordeaux, parking sécurisé de la Cité Administrative), des casiers, des abris vélos et de simples arceaux doivent être installés, y compris aux gares de moindre fréquentation. Le budget à consacrer à ces parcs de stationnement pourra être raisonnablement limité par une analyse de la situation particulière de chaque gare permettant de choisir la solution de stationnement la plus fonctionnelle et durable.

Vélo-Cité attire l'attention sur le surcoût engendré par cette solution pour les usagers qui doivent investir et entretenir deux vélos. Pour assurer la combinaison de transport aux gares de départ et d'arrivée, le tarif des parcs vélos sécurisés payants devra être peu élevé. Une billetterie et un mode d'accès unique et combiné avec l'abonnement TER renforceront en outre l'attractivité de cette solution.

– Transporter les vélos non pliants sur réservation aux heures de pointe

Afin de permettre à des usagers de transporter leurs vélos pour des déplacements non réguliers (type tourisme, achat de vélo, acheminement du 2e vélo à la gare d'arrivée pour des usagers pendulaires, etc.), un **mode de réservation d'un emplacement** dans la limite des places disponibles doit être proposé **aux heures de pointes**.

La procédure de réservation et les conditions devront être clairement communiquées (plaquettes d'information papier, site internet, etc.). En effet, les conditions de transport des vélos dans les trains sont très variables selon le type de train (TGV, Intercité, TER), la saison (estivale ou non), l'horaire (en pointe ou non, la pointe étant variable selon le calendrier scolaire et le jour de la semaine) et la région (pour les TER). Les usagers non réguliers, visés par cette mesure, devront pouvoir trouver rapidement les informations fiables pour organiser leur trajet sans risquer de se voir refuser l'accès au train ou une contravention.

– **Permettre l'accès aux vélos pliants à tous les usagers**

Il semble que la restriction du transport des vélos SAUF les vélos pliants soit l'unique politique de la SNCF et de la Région. **Vélo-Cité est en désaccord avec cette politique unique.**

Les vélos pliants ne sont adaptés que pour les trajets relativement courts car les roues sont de diamètre inférieur à celles d'un vélo classique.

Ces vélos sont **très chers** et donc non-accessibles à la majorité des usagers, même avec la subvention de 40% proposée actuellement par la SNCF et pour deux mois seulement (il ne s'agit donc même pas d'une vraie politique) aux abonnés réguliers. **Se limiter à la seule autorisation de transport des vélos pliants, c'est risquer d'accroître la fracture sociale envers les plus démunis pour qui l'intermodalité TER-vélo est une solution économiquement avantageuse par rapport à la voiture.**

Le prêt de vélos pliants ou des offres intéressantes de billets et d'abonnements TER incluant la location d'un vélo pliant doivent être mis en place pour rendre cette solution économiquement viable au plus grand nombre.

– **Renforcer l'intermodalité avec d'autres modes de transports**

La Région devra travailler en concertation avec les autres autorités organisatrices des transports des communes desservies par ces lignes TER afin de proposer des alternatives efficaces au vélo dans les gares d'arrivées.

Vélo-Cité attire notamment l'attention sur le fait que le seul report modal sur les vélos en libre-service n'est pas souhaitable car la station vélo de la gare serait périodiquement prise d'assaut par les usagers (à la fréquence des TER). La demande ne pourrait être satisfaite de manière satisfaisante (non fiable donc non compatible avec la ponctualité nécessaire aux déplacements en train) et cela engendrerait des problèmes d'exploitation du service de vélos (rechargement de la station). A ce propos, dans le cadre des nouveaux aménagements de la gare Saint Jean, la création d'une nouvelle station de vélo-libre service côté Belcier devra être étudiée en concertation avec Bordeaux Métropole.

Le transport à la demande dans les petites gares est une option à étudier ou à développer où elle existe déjà (comme à Gazinet-Cestas).

Une politique tarifaire avantageuse et une billetterie unique entre le TER et les transports en commun renforcerait l'attractivité de cette intermodalité.

– **Renforcer la cadence des trains et fluidifier les dessertes**

Puisque certaines lignes de TER sont saturées, des solutions pour réduire le nombre de passagers transportés au kilomètre pourraient être recherchées par la SNCF, dans le but d'optimiser le matériel roulant. Augmenter le cadencement des trains, assurer une desserte plus fine du territoire par la création ou la réouverture de gares/haltes intermédiaires (ex : Talence- Médoquine, Lormont...), fusionner les lignes reliant Arcachon, Libourne, St André et Agen pour supprimer le terminus systématique et contraignant de la gare Saint Jean, et améliorer ainsi les correspondances vers le réseau TBC... permettraient en effet d'augmenter mécaniquement la place disponible, et donc de diminuer les conflits liés au transport des vélos. En réduisant les distances à parcourir en complément du train (nouvelles dessertes), cela contribuerait également à limiter les besoins de transport des vélos.

En conclusion, Vélo-Cité déplore que l'actuelle politique de la Région et de la SNCF ne soit pas en faveur de l'accès des vélos aux trains. Nos propositions visent donc à élaborer des solutions crédibles pour les usagers cyclistes, qu'ils soient pendulaires ou touristes.

Pour cela, un état des lieux des pratiques et un diagnostic poussé des besoins sont essentiels. Une offre de stationnement vélo suffisante aux abords des gares (sécurisé ou couvert) et la possibilité d'embarquer aux heures de pointe un vélo dans le train sur réservation constituent les éléments de base d'une intermodalité

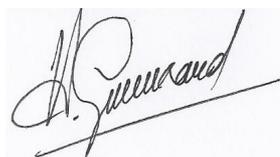
TER-Vélo pour les déplacements pendulaires, à compléter avec des offres d'abonnement TER combinées avec la location de vélo pliants, de transport en commun et de vélo en libre-service, et de parcs de stationnement vélos sécurisés.

Pour les déplacements en saison touristique, mettre en place une voiture réservée au transport des vélos sur les TER, comme cela se fait sur les InterLoire, nous paraît l'unique solution satisfaisante.

Vélo-Cité continuera à suivre ce dossier avec attention afin que les aménagements en faveur des cyclistes ne s'arrêtent pas sur le quai de la gare.

Vélo-Cité remercie la Région de prendre en considération nos propositions et souhaite que des solutions durables soient apportées.

Pour le conseil d'administration
Alain GUERINEAUD Président de Vélo-Cité

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Guérineaud', written over a horizontal line.